Raadsvoorstel

Onderwerp **Zaakid**	Raadsvoorstel zienswijze Mobiliteitsvisie 2050 MRDH 2025-109543
Auteur	Lilian Oskamp +31793468055 l.oskamp@zoetermeer.nl
Gemeentesecretaris a.i.	Meijer, A.S.
Afdelingshoofd	Breugem - Kosters Y.J.M. (Yvonne)
Portefeuillehouder	Wethouder Frinking
Medeverantwoordelijke(n)	Burgemeester Bezuijen

Uiterste behandeldatum (+ reden)	15 september 2025 Afgestemd met griffie, dit is i.v.m. vergadering presidium de laatste mogelijkheid voor behandeling op 3 november 2025. De deadline voor de zienswijze is eveneens 3 november.
Programma(s)	Programma 7 Inrichting van de stad
Eerdere besluitvorming	Geen
Samenvatting	De metropoolregio maakt een mobiliteitsvisie met als zichtjaar 2050. De gemeenteraden van de deelnemende gemeenten mogen daar hun zienswijze op geven. De MRDH verzorgt als vervoersautoriteit een groot deel van het openbaar vervoer in Zoetermeer. Het indienden van een zienswijze stelt ons in staat om invloed uit te oefenen op inhoudelijke punten van de visie, relevant voor Zoetermeer. De zienswijze is opgesteld op basis van vastgesteld beleid van Zoetermeer.
Bijlagen	1. Mobiliteitsvisie MRDH (concept ontwerp) 2. Zienswijze gemeente Zoetermeer op concept Mobiliteitsvisie MRDH

Raadsbesluit

Raadsvoorstel zienswijze Mobiliteitsvisie 2050 MRDH
2025-109543

De raad van de gemeente Zoetermeer;
Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 9 september 2025

Besluit:

1. De zienswijze op de concept Mobiliteitsvisie MRDH vast te stellen met daarin de volgende punten:
    a. Een stevig onderbouwde netwerkvisie
    b. Behoud en versterking van ontsluitend en fijnmazig vervoer
    c. Doelgroepenvervoer: eerst verkennen, dan besluiten
    d. Verkeersveiligheid, toegankelijkheid en sociale veiligheid
    e. Visie op nachtvervoer en actieve modaliteiten
    f. Verankeren mobiliteitstransitie en de schaalsprong van het ov
    g. Aansluiting in Europa
2. De vastgestelde zienswijze bij het dagelijks bestuur van de MRDH in te dienen.

Over dit besluit geen referendum mogelijk te maken, omdat het een zienswijze op de mobiliteitsvisie betreft van een samenwerkingsverband waaraan de gemeente deelneemt. Dit besluit treedt in werking de dag na de bekendmaking.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad op 3 november 2025

de griffier, de voorzitter,

drs. R. Blokland MCM drs. M.J. Bezuijen

Toelichting

Probleemstelling en kader

Inleiding

De Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) heeft een mobiliteitsvisie opgesteld voor de periode tot 2050. De gemeenteraden van de deelnemende gemeenten mogen daar hun zienswijze op geven. In de aanloop naar het opstellen van de (concept) mobiliteitsvisie waren er twee inspraakmogelijkheden voor de adviescommissie. De zienswijzeprocedure loopt van 15 september tot 3 november. De zienswijze is opgesteld aan de hand van de versie die in het Algemeen Bestuur (AB) op 12 september is geagendeerd.

In de versie die in het AB voorligt ontbraken veel afbeeldingen, waaronder de netwerkkaart. Het is mogelijk dat er ook nog wijzigingen hebben plaatsgevonden. U kunt de definitieve versie lezen op de website van de MRDH.

Probleemstelling en kader
De mobiliteitsvisie bouwt voort op onderstaande 3 speerpunten van de Strategische Agenda 2023-2026 van de MRDH:

1. het versterken van het economisch vestigingsklimaat en de fysieke weerbaarheid
2. het realiseren van een aantrekkelijke leefomgeving
3. het verbeteren van kansen voor mensen

Om dit te bereiken zijn er vijf strategische keuzes gemaakt (hoofdstuk4):

1. MRDH organiseert alle vormen van vervoer
2. Publieke en actieve mobiliteit [1]overal & 24/7
3. Mobiliteit is het vliegwiel voor ontwikkeling in de regio (incl. corridoraanpak[2])
4. Volle inzet op technologie
5. Schouders eronder voor investeringskracht

In de zienswijze wordt op de inhoud van de mobiliteitsvisie en de raakvlakken met het beleid van Zoetermeer ingegaan: de Mobiliteitsvisie 2030 en de Omgevingsvisie Zoetermeer 2040 incl. de Ruimtelijke Strategie.

Beoogd effect
De mobiliteitsvisie is de basis voor intenties en acties voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag tot 2050 en verder. De visie wordt geconcretiseerd in een uitvoeringsprogramma voor de komende 10 jaar. Hoofdstuk 5 (Doen) bevat een divers overzicht aan acties van onder andere onderzoeken, een corridoraanpak, afspraken met werkgevers en het maken van investeringsagenda.

---

[1] Definitie publieke en actieve mobiliteit van MRDH: “Publieke mobiliteit is openbaar vervoer (ov) voor iedereen, zoals trein, bus en metro. En het is méér dan ov: kleinschalig vervoer op afroep, een deelauto, een buurtbus en ook de hardware en software om prettig te kunnen reizen zoals goede verstapvoorzieningen en reisinformatie. Actieve mobiliteit impliceert je verplaatsen op eigen kracht, zoals lopen en fietsen.”
[2] Definitie corridoraanpak: MRDH “Een corridor allereerst is een regionale verbinding tussen steden, dorpen of hubs, inclusief de omliggende gebieden rond mobiliteitsknooppunten. De corridoraanpak investeert in hoogwaardig ov en stemt mobiliteitsknooppunten en vervoer op elkaar af.”

Voorstel/keuzemogelijkheden/risico's

1. De zienswijze op de concept Mobiliteitsvisie MRDH vast te stellen met daarin de volgende punten:
    a. Een stevig onderbouwde netwerkvisie
    b. Behoud en versterking van ontsluitend en fijnmazig vervoer
    c. Doelgroepenvervoer: eerst verkennen, dan besluiten
    d. Verkeersveiligheid, toegankelijkheid en sociale veiligheid
    e. Visie op nachtvervoer en actieve modaliteiten
    f. Verankeren mobiliteitstransitie en de schaalsprong van het ov
    g. Aansluiting in Europa
2. De vastgestelde zienswijze in te dienen bij het dagelijks bestuur (DB) van de MRDH.

Argumenten

2.1 Het indienen van een zienswijze op de beoogde mobiliteitsvisie biedt gelegenheid om aandachtspunten vanuit Zoetermeer mee te geven aan de MRDH.

De MRDH is verantwoordelijk voor een groot deel van het openbaar vervoer in Zoetermeer[3] incl. bijbehorende infrastructuur. Daarnaast is de metropoolregio een subsidieverstrekker voor o.a. verkeersveiligheidsmaatregelen en pilots. De MRDH is ook een belangrijke partner in het verkrijgen van Rijksmiddelen via het MIRT voor ov-infrastructuur (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Samen werken we aan verkenningen en proposities voor Rijksgelden. Ook inhoudelijk zijn er werkgroepen over diverse onderwerpen, zoals verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit. De mobiliteitsvisie is een belangrijke aanzet voor de taken die de MRDH de komende jaren wil uitvoeren en de rol die zij hierin vervult. Het indienen van een zienswijze stelt ons in staat om invloed uit te oefenen op inhoudelijke punten van de visie, relevant voor Zoetermeer:

1. Het beoogde netwerk van mobiliteit en de ov-corridors zoals de ZoRo, LeiZo, Oude Lijn, de Krakeling, fietsroutes, haltes en stations
2. De verschuivende investeringsfocus naar hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en het vervangen van ontsluitende buslijnen voor een alternatief
3. De wens om regisseur te worden van al het vervoer, inclusief doelgroepenvervoer.

Na ontvangst van de zienswijze volgt een nota van reactie van de MRDH. De adviescommissie mag een preadvies geven, daarna volgt besluitvorming in het Algemeen Bestuur van de MRDH (zie: Planning). U wordt hier via de MRDH over geïnformeerd.

2.2 Het is een mogelijkheid om aan te geven waar de visie van Zoetermeer overeenkomt en waar deze verschilt van de mobiliteitsvisie MRDH

[3] Voor Zoetermeer: buslijnen 170, 70, 73, N6, 30, Randstadrail lijnen 3,4, 34 en R-net 455

De Zoetermeerse reactie op de mobiliteitsvisie is opgesteld met de inhoud uit diverse beleidsdocumenten. In de zienswijze kunt lezen welke belangrijke zaken het betreft. Op een aantal punten komt de visie overeen met het de Zoetermeerse visie op mobiliteit:

- Corridoraanpak [4]en nabijheid: MRDH gaat werken met een corridoraanpak (zoals de ZoRo-corridor), met de focus op nabijheid van wonen, werken, voorzieningen en knooppuntontwikkeling. Dit komt overeen met de Ruimtelijke Strategie Zoetermeer en de Mobiliteitsvisie 2030. Door deze aanpak hoeven mensen minder ver te reizen naar een HOV[5] halte van een regionale ov verbinding en wordt reizen met het ov voor langere afstanden aantrekkelijker. Ook wordt de aanleg of opwaardering van een ov-lijn hierdoor sneller rendabel. 3 Voor Zoetermeer: buslijnen 170, 70, 73, N6, 30, Randstadrail lijnen 3,4, 34 en R-net 455.
- Technologie: Zowel de mobiliteitsvisie van de MRDH als die van Zoetermeer zien kansen voor technologie en innovatie. Zoals het omarmen van slimme verkeerslichten en data-gedreven mobiliteitssturing[6].
- Doelgroepenvervoer: In de mobiliteitsvisie 2030 staat dat Zoetermeer kansen ziet een deel van het doelgroepenvervoer samen te voegen met het openbaar vervoer/maatwerkvervoer. De MRDH heeft doelgroepenvervoer echter nu niet als taak en wil 'regisseur' worden.
- Ketenmobiliteit[7]: de inzet van de MRDH is om verschillende vervoerswijzen naadloos op elkaar aan te laten sluiten. Reizigers hoeven hierdoor minder te wachten. Dit neemt 'weerstand' weg voor de reiziger waardoor mensen vaker voor het ov zullen kiezen.
- 24/7 publiek vervoer: de MRDH zet in op publiek vervoer dat altijd beschikbaar is (24/7). Dit sluit aan bij hetgeen benoemd is in de Ruimtelijke Strategie Zoetermeer: een optimale bereikbaarheid (24/7).

De mobiliteitsvisie van de MRDH verschilt met de Zoetermeerse visie op mobiliteit:

- De MRDH wil openbaar vervoer haltes sober en doelmatig inrichten. Zoetermeer wil dat haltes veilig, toegankelijk en aantrekkelijk zijn.
- De MRDH wil alle bus en tramlijnen opwaarderen tot HOV, waar dat niet kan wordt een alternatief gezocht. De ontsluitende stadsbussen verdwijnen dan op den duur. Zoetermeer wil de stadsbussen behouden.

2.3 Het is een mogelijkheid om aan te geven dat Zoetermeer de stadsbussen wil behouden

In de visie wordt vermeld dat buslijnen die geen metrobus, metro of sneltram kunnen worden, bijvoorbeeld vanwege het lage aantal in- en uitstappers, vervangen wordt door alternatief 'actief' of 'publiek vervoer'[8]. Hiermee wordt bedoeld: lopen, fietsen, deelmobiliteit of maatwerkvervoer. Concreet betekent dit dat dat de buslijnen 70 en 71 mogelijk worden vervangen door een alternatief. Zoetermeer hecht belang aan het

[4] Zie voetnoot 2 'corridoraanpak'

[5] HOV: hoogwaardig openbaar vervoer: frequent, comfortabel, snel, betrouwbaar openbaar vervoer

[6] Op basis van (actuele) data sturing aan mobiliteit geven. Tekst uit mobiliteitsvisie MRDH: "We sturen op tijd en plaats met comfort, betere aansluitingen en financiële prikkels, en promoten alternatieven voor de privéauto."

[7] Ketenmobiliteit is het concept waarbij verschillende vervoersmiddelen naadloos op elkaar aansluiten binnen één reis. Het doel is om reizigers efficiënt, comfortabel en duurzaam van deur tot deur te laten reizen, waarbij elk deel van de reis optimaal wordt ingevuld.

[8] Tekst uit mobiliteitsvisie MRDH: "Bestaande ov-lijnen die niet kunnen worden opgewaardeerd tot hoogwaardig ov verdwijnen alleen als er voldoende andere vormen van actieve en publieke mobiliteit beschikbaar zijn die beter aansluiten op de lokale behoefte om snel en eenvoudig op de gewenste bestemming of op een mobiliteitsknooppunt met hoogwaardig ov te komen"

behouden van stadsbussen omdat deze, zoals lijn 70, een belangrijke functie hebben, bijvoorbeeld voor de bereikbaarheid van het HAGA ziekenhuis. Ook veel stadsbussen in Den Haag en Rotterdam hebben niet de mogelijkheid om HOV te worden. Deze verdwijnen mogelijk en/of er wordt niet meer in geïnvesteerd in uitbreiding.

2.4 Het is een mogelijkheid om aan te geven dat Zoetermeer de regie wil blijven houden regie op het doelgroepenvervoer

In de Mobiliteitsvisie staat de ambitie om regisseur te worden van al het doelgroepenvervoer. Dit is het leerlingenvervoer, Wmo-vervoer, zorgvervoer, ouderenvervoer en maatwerkvervoer voor mensen die dat nodig hebben. De MRDH zal dan de aanbestedingen overnemen. De MRDH wil doelgroepenvervoer integreren met regulier openbaar vervoer (ov) en gedeeld vervoer (maatwerkvervoer). In de visie heet dit 'publiek vervoer'. Hiervoor wordt een onderzoek gestart naar de voor- en nadelen. De MRDH vraagt aan gemeenten om nu al rekening te houden met de uitkomsten van dit onderzoek in alle lopende werkzaamheden. Ook geeft de MRDH aan alvast te willen starten in lopende en nieuwe concessies[9].

De kans om doelgroepenvervoer meer te integreren met het openbaar vervoer komt overeen met de Zoetermeerse Mobiliteitsvisie 2030. Toch vraagt Zoetermeer om zorgvuldigheid in de keuze, vanwege de complexiteit en het maatwerk dat deze groepen nodig hebben. Het standpunt van Zoetermeer is dat de gemeente wil meewerken aan het onderzoek, maar de mogelijkheid willen houden om de aanbestedingen zelf te kunnen uitvoeren. Zoetermeer wil dat de MRDH het onderzoek afwacht voordat doelgroepenvervoer wordt geïntegreerd in de concessies.

2.5 Het indienen van een zienswijze is een formele stap in het besluitvormingsproces tot vaststelling van de mobiliteitsvisie MRDH

Door een zienswijze in te dienen wordt een formele reactie op de mobiliteitsvisie MRDH gegeven. De MRDH moet hierop formeel reageren. De MRDH verwoord dat in een nota van reactie. De Mobiliteitsvisie is een basis voor de agenda en begroting van de MRDH.

Een aantal onderwerpen zijn onderbelicht in de visie die wel in verschillende beleidsstukken van Zoetermeer staan. Zo ontbreekt er een duidelijke visie op verkeersveiligheid en de transitie naar duurzame mobiliteit en de 'modal shift[10]'.

Daarnaast vindt Zoetermeer dat er verbetering moet plaatsvinden in de aantrekkelijkheid en toegankelijkheid van Randstadrailhaltes en (bus)stations zoals beschreven in de Ruimtelijke Strategie Zoetermeer. Te vaak werken liften of informatieborden niet. Ook wordt het ov door mensen niet gebruikt omdat zij een gevoel van onveiligheid ervaren. De resultaten van de verkenning naar de Krakeling die uitgevoerd is door de MRDH en HTM, en waar de gemeente Zoetermeer bij betrokken is, onderschrijft het belang van

[9] Tekst uit mobiliteitsvisie MRDH: "De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag in afstemming met regionale partners …. houden in al hun acties rekening met de uitkomsten en besluiten van het lopende onderzoek naar publieke en actieve mobiliteit …, (2) Koppelen vervoersvormen: werken samen met HTM, RET en streekvervoerder aan het mogelijk maken van combinaties van doelgroepenvervoer, gedeeld vervoer en bedrijfsvervoer. Daarbij bepalen we welke eisen we opnemen in nieuwe concessies en wat aanvullend geregeld wordt in de huidige concessies"

[10] De modal shift is de verschuiving van het gebruik van één vervoerswijze naar een andere, met als doel een duurzamer, efficiënter of gezonder mobiliteitssysteem.

aantrekkelijke en toegankelijke halten. In de Ruimtelijke strategie Zoetermeer wordt hier specifiek aandacht voor gevraagd. In de Mobiliteitsvisie van de MRDH staat juist dat bus- en tramhaltes een sober en doelmatig ontwerp krijgen, wanneer het geen knooppunt [11] is.

Ook de rol van de auto blijft onderbelicht. Binnen de metropoolregio bestaan grote verschillen in de afhankelijkheid van de auto voor inwoners. Tot 2040 komen er 400.000 inwoners bij in de gehele regio (een groei van het aantal inwoners van 16%) en er ontstaan grote knelpunten op het wegennet wanneer het autogebruik gelijk blijft dan wel toeneemt. De analyse hierop ontbreekt en ook mist de relatie met de voorgenomen keuzes en ‘to-do’s’.

3. *Met het indienen van de zienswijze door de gemeente Zoetermeer bij het DB van de MRDH wordt er een formele stap in het besluitvormingsproces gezet.*

   De MRDH besluit hoe met de punten uit de zienswijze wordt omgegaan; dit wordt in een Nota van Reactie opgenomen.

   Kanttekeningen

   De zienswijze wordt niet binnen de door de MRDH gestelde termijn ingediend

   > Omwille van de positie van de raad en legitimatie van een zorgvuldig besluitvormingsproces heeft de raad gekozen om deze zienswijze later in te dienen dan de oorspronkelijke uiterste termijn voor indiening zienswijzen (03 november 2025).

   De reactietermijn voor zienswijzen is 8 weken vanaf 15 september. Het is niet mogelijk de raadsbehandeling eerder te laten plaatsvinden dan 3 november. De MRDH is hierover tijdig geïnformeerd. Als deze zienswijze wordt aangenomen zonder wijzigingen tijdens de raadsbehandeling ontvangt MRDH de zienswijze op 4 november. Bij (grote) wijzigingen en aanvullingen duurt het langer. De MRDH is hiervan op de hoogte.

Financiën

Het invulling geven aan de punten die zijn opgenomen in de concept Mobiliteitsvisie MRDH hebben voor de MRDH financiële gevolgen maar niet direct voor de deelnemende gemeenten. De opgaven binnen de programma’s Exploitatie- en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en de investeringen op het gebied van verkeer en openbaar vervoer worden gedekt vanuit een specifieke uitkering van het rijk die de MRDH ontvangt: de Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). De voorziene uitgaven hebben invloed op de bereikbaarheid en onder andere het economisch vestigingsklimaat. Daarmee raken de uitgaven de gemeente wel. Op punten uit de mobiliteitsvisie waar afgeweken wordt van vigerend MRDH beleid zal een verschuiving in de MRDH financiën ontstaan. Op punten waar de mobiliteitsvisie afwijkt van het gemeentelijk beleid zal vanuit de MRDH geen basis voor (mede) financiering zijn. Als de

[11] Knooppunt: Een plek waar meerdere ov-lijnen of andere vormen van publiek vervoer samenkomen.

MRDH aanvullende middelen aan gemeenten vraagt zal dit via afzonderlijke besluitvorming en bij de bijbehorende plaatsvinden. Dit kan bijvoorbeeld aan de orde zijn bij het in de Mobiliteitsvisie opgenomen toplocatie stationsgebied. De MRDH heeft het voornemen om hierin te investeren.

Het voornemen van de MRDH om het doelgroepenvervoer te integreren met regulier openbaar vervoer en gedeeld vervoer raakt wel gemeentelijk budget. Het integreren van het doelgroepenvervoer met het openbaar vervoer komt overeen met de Zoetermeerse Mobiliteitsvisie 2030. De voor- en nadelen moeten nog worden uitgewerkt en daar dient ook een financiële uitwerking bij te worden opgenomen. Als het doelgroepenvervoer wordt uitbesteed aan de MRDH en geïntegreerd met het openbaar vervoer zal hiervoor nog afzonderlijke besluitvorming plaatsvinden.

Controleprotocol
• Niet van toepassing.

Participatie en Communicatie
Participatie voor de Mobiliteitsvisie van de MRDH heeft vanuit de MRDH plaatsgevonden.

Duurzaamheid
Deze MRDH visie heeft betrekking op duurzame vervoerswijzen: lopen, fietsen en het openbaar vervoer.

Toegankelijkheid en bruikbaarheid voor gehandicapten
Zoetermeer vraagt in de zienswijze om een plan op te stellen, waar de toegankelijkheid van haltes en het regelmatig defect van liften onderdeel van zijn.

De Mobiliteitsvisie van de MRDH zet in op een regierol voor het doelgroepenvervoer. Dit betekent dat MRDH deze taak van gemeenten wil overnemen. Zoetermeer wil echter de mogelijkheid behouden om zelf de aanbestedingen te kunnen doen.

De Fysieke raad voor de toegankelijkheid is niet betrokken bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie MRDH omdat het een proces van de MRDH betreft. Bij de uitwerking van de visie in concrete maatregelen zullen we de raad om advies vragen.

Rapportage en evaluatie
Rapportage en terugkoppeling vindt plaats via de MRDH.

<u>Planning</u>
15 september tot 03 november 2025: zienswijzeprocedure
7 januari 2026: informatiesessie adviescommissie
13 februari 2026: algemeen Bestuur, besluitvormende bespreking.
14 januari 2026: deadline preadvies adviescommissie